Cobra Coupé Daytona (Highland Daytona Racing)

Une brute. Une Vraie.

Une brute… Comme on l'a entendu pour de nombreuses américaines des années 60, avec tout ce que cela sous-entend. Un gros V8 bien sonore, un pont rigide, et des approximations de partout… Châssis, direction, freins… Let the show begin !!

Et de show il en est déjà question à l'arrêt. Quelle prestance ! Si l'avant, avec ses gros phares ronds peut paraître fade (ils avaient l'avantage de bien voir la nuit, enfin, dans les sixties…), dès que l'on se décale pour voir les 3/4 avant, les courbes se dévoilent et tout devient plus expressif. Avec en point d'orgue ces sublimes ailes arrière, enflées à souhait, et évocatrices au possible de la puissance à passer. Sans oublier ce popotin tronqué, signature intemporelle…

Une ligne unique… Et évocatrice !

Un intérieur classique mais rationnel, relativement confortable, et pratique.

L'intérieur est des plus classiques, avec la bonne vieille méthode, des cadrans et des boutons disséminés un peu partout, mais utiles quand même. Mention spéciale à la jauge carburant, qui nécessite d'être titillée pour révéler son vrai niveau. A l'ancienne, je vous dis !! Par contre, on profite d'un habitacle spacieux (seule une barre de l'arceau peut gêner le passager) et même d'un emplacement sous le hayon arrière qui permet d'envisager le transport d'un sac souple ou de petits objets. On ne s'en servira pas tous les jours, mais on est content de l'avoir.

C'est bien beau tout ça, mais comment qu'elle cause la bête ? Ben plutôt bien ! Et fort ! On ne vantera jamais assez la vocalise d'un V8, américain qui plus est. Grosses graves, les montées en régimes sont dignes d'un concert de ZZ Top sous Red Bull.

Si le moteur en donne pour son argent côté son, il n'est pas avare de sensations non plus. Couple omniprésent (on prend les ronds-points en 4ème), puissance en regain de forme après 4.000 trs/minutes, la palette d'utilisation est large et le plaisir éprouvé en rapport. D'autant plus que ni l'embrayage (certes ferme) ni la boite de vitesses (virile elle aussi) ne viennent gâcher la fête. Avec un guidage et des verrouillages précis, tout s'enchaine à merveille…

Jusqu'au premier virage. Où le maître mot devient anticipation. Que ce soit au niveau des freins, de la direction, du guidage des trains avant et arrière, il faut bien appliquer le mode d'emploi. Qui ne consiste pas à viser le point de corde sur les freins, mais à ralentir l'auto avant de maintenir un filet de gaz tout le long du virage pour charger les essieux et pouvoir accélérer dès la sortie à portée de vue !

Les conseils du propriétaire m'ont été précieux pour profiter vraiment (pas pleinement, trop dur en si peu de temps) de ce fantastique engin qui nous replonge des années en arrière, bien avant que la fée électricité nous déresponsabilise et nous coupe des informations qu'un véhicule nous donne pour conduire. Ce bond dans le temps devrait être prodigué à tous les ingénieurs automobiles, pour « la bonne cause ».

Avec la Dayotna, ce qui m'a fait plaisir :

Oui, la ligne. Râblée, ramassée, comme un projectile tendu dans son élastique, prêt à exploser à la moindre demande. Qui n'attend que la commande de votre pied droit pour s'exécuter, et en musique s'il-vous-plaît. Déjà détaillée avant, je me permets d'en remettre une couche, tellement les vroooooooaaaps puissants deviennent une drogue auditive…

L'autre plaisir est de monter dans une machine à laquelle vous devez vous adapter. Aucune puce magique ne viendra compenser vos erreurs, ni même aucune assistance ne viendra vous aider que ce soit pour freiner ou tourner (la première manoeuvre vous le rappelle immédiatement). Mais le retour en termes de conduite n'en est que plus gratifiant !

En résumé :

- Coupé extrapolé de l'AC Cobra pour les courses d'endurance
- Seulement 6 exemplaires originaux produits et une petite dizaine de répliques en France

Fiche Technique

Moteur	392 c.i. - V8
Puissance	env 420 ch à 6.000 trs/min
Couple	540 Nm 3.500 trs/min
Pneus	235/60/15—265/60/15
0-100 km/h	*De quoi se faire plaisir*
Reprises	80-120 : *ça marche, même en 5*
V Max	*C'est de miles*, non ?
Conso	Moyenne : ??? l/100km Urbaine : LOL l/100km Extra-urbaine : ça va l/100km
Poids à vide	Même pas trop
Vol coffre	Suffisant dm^3
Prix	*Bon* !
Dim (L/l/h)	4/1.76/1.20m (environ)

© Thomas WAELDELE pour MonJournalAuto.fr – Tous droits réservés